
Le cadre réglementaire et le mouvement de l'émigration vers le Canada à partir de deux sources officielles

State policies and French immigration to Canada based on two official sources

Bruno Marnot



Édition électronique

URL : <http://journals.openedition.org/eccs/2292>

DOI : 10.4000/eccs.2292

ISSN : 2429-4667

Éditeur

Association française des études canadiennes (AFEC)

Référence électronique

Bruno Marnot, « Le cadre réglementaire et le mouvement de l'émigration vers le Canada à partir de deux sources officielles », *Études canadiennes / Canadian Studies* [En ligne], 86-2 | 2019, mis en ligne le 01 juin 2020, consulté le 25 janvier 2021. URL : <http://journals.openedition.org/eccs/2292> ; DOI : <https://doi.org/10.4000/eccs.2292>

AFEC

Le cadre réglementaire et le mouvement de l'émigration vers le Canada à partir de deux sources officielles

Bruno MARNOT

**Université Michel-de-Montaigne Bordeaux 3
Centre d'Etude des Mondes Moderne et Contemporain**

Ce texte propose l'étude du mouvement migratoire des Français vers le Canada à partir de deux sources officielles. La première provient du ministère du Commerce qui a reçu pour mission de mettre en place la législation sur l'émigration. Ce corpus, fixé dès le Second Empire, est sommaire et demeure pratiquement inchangé sous la Troisième République. La seconde source est un document statistique publié par le ministère de l'Intérieur entre 1865 et 1881. Il présente l'intérêt de fournir quelques données générales sur le nombre de départs de Français vers le Canada entre ces dates. Ces sources prennent place dans un cadre réglementaire qui vise à décourager le mouvement d'émigration vers le Canada, comme le stipule de façon emblématique la circulaire Clemenceau de 1909.

The article analyses two official ministerial sources on French emigration to Canada. The first source is a piece of legislation defining emigration law which was established by the French Ministry of Commerce in the Second Empire. The set of official guidelines sent out to institutions dealing with French emigrants and to harbour commissioners remained unchanged during the Third Republic. The second source compiles statistics on French emigration for the period 1865-1881. It was published by the French Home Office. It provides an interesting overview on the number of departures to Canada at that time. Generally speaking these sources reflect a clear intention on the part of the French government to deter French emigrants from leaving to Canada.

Les deux sources présentées dans ce texte relèvent de deux genres différents, puisque l'une est de nature réglementaire et l'autre de nature quantitative. Elles ont, malgré tout, pour point commun d'être des sources officielles, mais de façon inattendue et un peu cocasse, la source d'origine réglementaire émane du ministère de l'Agriculture, du Commerce et des Travaux Publics, tandis que le document statistique a été établi par les services du ministère de l'Intérieur. On comprendra un peu plus loin l'origine de ce paradoxe à propos des deux administrations centrales qui ont eu en France, à cette époque, la charge conjointe du dossier de l'émigration.

Un autre point commun réunit ces deux sources : leur relative indigence. Le cadre réglementaire concernant l'émigration a donné lieu à une production assez modeste, eu égard à ce qu'elle fut en Grande-Bretagne, en Allemagne ou en Italie. Entendons par cadre réglementaire l'ensemble des dispositions qui concernent les conditions pratiques de l'émigration outre-mer en général et qui affectent *de facto* les voyages à destination du Canada. Le

BRUNO MARNOT

caractère sommaire du dispositif français s'explique en grande partie, comme on le sait, par le faible mouvement de l'émigration nationale à l'étranger, à l'époque même où les grandes migrations transatlantiques des Européens ont pris une ampleur inouïe. Cette singularité française bien connue, qui s'est d'ailleurs renforcée par l'apparition d'une immigration de travailleurs étrangers de plus en plus conséquente à partir de Second Empire, est parfaitement traduite par le document relatif au « mouvement de l'émigration en France ». Il convient en outre de noter que les départs vers le Canada ont été officiellement découragés comme le résume parfaitement la circulaire Clémenceau de 1909.

Un cadre réglementaire tardif et sommaire

Sans s'attarder sur cette question, la France n'a pas été, loin de là, un pays pionnier en matière de réglementation sur l'émigration, dans la mesure où elle fut confrontée à ce phénomène de façon marginale. Rappelons simplement cette note non datée, mais qui est postérieure à 1855 dans laquelle il est écrit que « [...] l'Angleterre, la Belgique et les villes hanséatiques avaient, depuis dix ans environ, cherché à améliorer par des lois protectrices la situation des émigrants pendant leur passage sur le territoire »¹. Les mesures prises en France à partir des années 1850 se situèrent, par conséquent, dans le contexte d'un mouvement d'émigration européen qui s'intensifiait et, il faut bien le dire, elles s'expliquent au moins autant par rapport aux émigrants étrangers qui transitaient par le pays pour s'embarquer dans des ports français que par rapport aux émigrants de nationalité française. Un rapport du ministre de l'Intérieur, Billault, destinée à l'empereur, était tout à fait clair quant aux enjeux de la future législation. Il écrivait en 1857 :

Le territoire français est chaque année, traversé par un grand nombre d'émigrants de l'Europe centrale, qui viennent s'embarquer dans ses ports, notamment au Havre, pour se rendre aux Etats-Unis. Ce transit est pour notre commerce de transport une source de bénéfice qu'il est essentiel de conserver. Au point de vue de l'humanité comme dans l'intérêt de la police, il doit être protégé et surveillé².

Cette réglementation relative au mouvement de l'émigration a été prise en charge, dès l'origine, par le ministère de l'Agriculture, du Commerce et des Travaux Publics – que nous désignerons par commodité, ministère du Commerce – qui aurait signé un arrêté nommant le 1^{er} juillet 1854 « une

¹ AN (Archives Nationales)/F¹² 4890. Note sur les lois, décrets et arrêtés relatifs à l'émigration.

² AN/F¹² 4888. Rapport de son excellence M. le ministre de l'Intérieur à l'Empereur sur le projet de loi relatif à l'émigration, 2 mars 1857.

LE CADRE RÉGLEMENTAIRE DE L'ÉMIGRATION VERS LE CANADA

commission chargée d'étudier les différentes questions qui se rattachent à l'émigration européenne »³. Toutefois, la date de naissance de la commission de l'émigration est probablement antérieure puisqu'elle a proposé un projet de règlement dès 1853 de 33 articles divisés en 4 titres. De ce projet, deux articles relèvent d'un intérêt particulier. L'article 3 qui stipule que « nul émigrant admis en France par la frontière de terre » ne saurait être admis sur le territoire s'il n'est pas capable d'assumer financièrement son transit et le voyage outre-mer. On y perçoit bien les destinataires prioritaires de ce texte. Par ailleurs, l'article 11 précise que « tout navire qui reçoit à son bord 30 passagers émigrants est réputé spécialement affecté au transport des émigrants ». Pourquoi ce seuil de 30 passagers ? Tout simplement, parce que la commission se réfère au décret du 27 mars 1852 qui a fixé le cadre de l'émigration pour les colonies françaises. D'autres articles, en revanche, indiquent clairement l'inspiration des réglementations étrangères⁴.

Ce projet de règlement a préparé le décret impérial du 15 janvier 1855, qui a fixé le premier cadre concernant le mouvement de l'émigration vers les pays étrangers. Entre le projet de 1853 et ce premier décret, le nombre d'articles est passé de 33 à 28, répartis en 3 titres au lieu de 4. Certaines modifications sont apparues. Ainsi, le nombre de passagers à partir duquel un navire était considéré comme « spécialement affecté à l'émigration » est passé de 30 à 40. L'article 13 concerne le mode de calcul des approvisionnements en fonction de la durée du voyage. On y note ainsi que la durée moyenne du voyage pour le Canada à partir des ports français était de 60 jours au milieu du siècle. De façon attendue, la plupart des mesures concernent le confort, l'hygiène, la protection mais aussi le contrôle des passagers. Le décret du 28 avril 1855 a modifié le premier à la marge en introduisant quelques amendements (articles 10 et 11)⁵.

Les dispositions les plus importantes concernent l'encadrement des passagers qui imposa des obligations aux capitaines des navires et aux agences de voyage réclamées par « les intérêts et la sécurité des émigrants ». Le corollaire en fut la mise en place d'une administration dans les ports, chargée de faire respecter les nouvelles prescriptions. C'est à cette occasion qu'intervint le ministère de l'Intérieur qui a reçu pouvoir de donner « au service de l'Emigration dans les ports des instructions en vertu desquelles un certificat de visite énonçant l'accomplissement des formalités imposées par le décret doit

³ AN/F¹² 4890. Note sur les lois, décrets et arrêtés relatifs à l'émigration.

⁴ AN/F¹² 4888. Commission de l'émigration. Projet de règlement, 1853.

⁵ AN/F¹² 4888. Décret impérial du 15 janvier 1855, modifié par le décret du 28 avril 1855.

BRUNO MARNOT

être rédigé par le commissaire de l'émigration lors de l'expédition de chaque navire⁶.»

Il semble toutefois que les autorités aient eu le plus grand mal à faire appliquer les nouvelles règles auprès des agences et des navires qui quittaient le port sans avoir rempli les formalités. La raison essentielle ne réside pas dans le manque de fonctionnaires, mais, comme l'explique un chef de division du service de l'émigration, en 1857, dans la contradiction entre la protection des émigrants et les charges financières subséquentes qu'elle entraîne auprès des agences et des armateurs, ce qui aurait pour effet de détourner les candidats au départ vers d'autres établissements européens. Et l'auteur de conclure sur la prévalence des considérations commerciales :

Les émigrants procurent le chargement de près de 200 navires qui, à défaut d'autre frêt, seraient le plus souvent obligés de retourner sur lest aux Etats-Unis [...]. C'est pourquoi, poursuit-il, les règlements sur l'émigration ont été préparés d'abord par le ministère du Commerce et pourquoi, pour les détails d'exécution, ce ministère est consulté par le département de l'Intérieur ; c'est ce qui donne à la police d'émigration un caractère spécial, et la distingue essentiellement de la police ordinaire, avec laquelle il serait périlleux pour les intérêts commerciaux de la confondre [...]⁷.

Malgré tout, cette première réglementation n'a pas semblé satisfaire les autorités puisqu'une loi sur l'émigration du 18 juillet a été adoptée par le Corps Législatif. Elle était encore plus succincte que le décret de 1855 puisqu'elle ne comportait que 11 articles⁸. Cette sobriété s'explique par le fait que les conditions d'application de la loi ont été fixées par les décrets impériaux des 9 et 15 mars 1861 qui sont devenus par la suite les textes de référence français sur la question de l'émigration⁹. Le premier, du 9 mars, est le plus important des deux, car il « détermine les conditions auxquelles peut être accordée l'autorisation d'entreprendre les opérations d'engagement et de transport des émigrants », dont il donne une définition précise dans son article 7 :

⁶ AN/F¹² 4888. Correspondance administrative et législative, 1852-1862. Lettre du 21 juillet 1856. Circulaire aux agences d'émigration.

⁷ AN/F¹² 4888. Rapport à son excellence le ministre de l'Intérieur sur l'émigration (années 1857 et 1858), par le chef de division M. Ch. Desmaze.

⁸ Bulletin des lois. Loi sur l'émigration du 18 juillet 1860.

⁹ Bulletin des lois. Décret impérial du 9 mars 1861 qui détermine les conditions auxquelles peut être accordée l'autorisation d'entreprendre les opérations d'engagement et de transport des émigrants ; décret impérial du 15 mars 1861 pour l'exécution de la loi du 18 juillet 1860 sur l'émigration.

LE CADRE RÉGLEMENTAIRE DE L'ÉMIGRATION VERS LE CANADA

Est réputé émigrant sans autre justification, tout passager qui n'est point nourri à la table du capitaine ou des officiers, et qui paye, pour le prix de son passage, nourriture comprise, une somme de moins de 40 francs par semaine, pour les navires à voiles, et de moins de 80 francs par semaine, pour les navires à vapeur, en prenant pour base de calcul la durée du voyage, telle qu'elle sera déterminée par les règlements. En cas de doute sur la qualité d'émigrants, le commissaire de l'émigration appréciera.

La loi et ce décret ont introduit deux innovations majeures par rapport au décret de 1855 : d'une part, comme le souligne l'article 1, la nécessité d'obtenir une autorisation pour l'entrepreneur d'émigration, ce qui s'est traduit, dans le décret, par la fourniture « d'un cautionnement [...] fixé dans la limite de 15 000 à 40 000 francs » ; d'autre part, le renforcement du pouvoir des commissaires spéciaux chargés de veiller à l'exécution de la loi dans les villes portuaires. Ces derniers étaient nommés par le ministère de l'Intérieur et la loi leur conférait la qualité d'officiers de police judiciaire. Cela signifiait, en outre, que des sanctions pénales, inexistantes dans le décret de 1855, étaient désormais prévues pour les armateurs et les agences en infraction, à savoir des amendes pouvant s'élever de 50 à 5 000 francs¹⁰. En outre, depuis 1855, les agences d'émigration pouvaient aussi se voir retirer leur autorisation d'exercer, ce qui explique la variation de leur nombre d'une année sur l'autre. Le législateur a également prévu les tentations de contourner le règlement de la part d'armateurs qui n'embarqueraient que 39 émigrants en donnant à l'émigrant « le droit d'invoquer l'intervention du commissaire de l'émigration pour ce qui concerne la qualité et la quantité de vivres et les conditions de son contrat ». Des médecins et des experts obtinrent également la faculté du droit de visite des navires avant leur départ (arrêtés du 21 mai 1861), même si dans la pratique le personnel adéquat dans les ports était parfois difficile à mobiliser :

Depuis la mise à exécution du décret impérial du 15 janvier 1855, le commissariat de l'émigration au Havre a exigé la présence d'un médecin seulement dans le cas où le nombre des passagers embarqués à bord d'un navire atteindrait le chiffre de 250. Mais même pour ce chiffre de 250, nous avons très souvent éprouvé des difficultés insurmontables à trouver des médecins pour chaque navire¹¹.

Ces textes, complétés par quatre arrêtés pris entre mars et mai 1861, sont allés par conséquent dans le sens de la législation internationale en

¹⁰ AN/F¹² 4890. Note sur les lois, décrets et arrêtés relatifs à l'émigration.

¹¹ Cf. AN/F¹² 4889. Lettre de la chambre de commerce du Havre au ministère de l'Agriculture, du Commerce et des Travaux Publics

BRUNO MARNOT

renforçant la protection des droits des émigrants, en accroissant donc le pouvoir des commissaires de l'émigration et en soumettant les agences et les armateurs à des contraintes de confort, sanitaires et alimentaires de plus en plus drastiques. Ils constituent le socle du dispositif législatif et réglementaire concernant le mouvement de l'émigration en France. Seules quelques améliorations ou précisions à la marge furent ajoutées par la suite, telle la circulaire édictée par le ministère de l'Intérieur en 1874 qui interdit l'embarquement de tout émigrant non muni d'un passeport, en raison, encore une fois, des infractions à répétition commises, tantôt par certains recruteurs d'émigrants qui, comme l'écrit le ministre du Commerce au président de la chambre de commerce du Havre « ne reculent devant aucun moyen pour gagner la prime que leur procurent les engagements dont ils ont l'initiative » ; tantôt par certains Français émigrants qui cherchaient à se soustraire à leurs obligations militaires ou à des poursuites judiciaires¹². Il n'en reste pas moins vrai que cette production réglementaire est demeurée sommaire, en raison essentiellement de la faiblesse du mouvement d'émigration français et de l'essoufflement relatif de l'émigration européenne par le territoire français par rapport à l'attraction croissante que suscitèrent quelques grands ports étrangers.

Le mouvement de l'émigration de 1865 à 1881 : instrument statistique et contrôle migratoire

La deuxième source intitulée *Mouvement de l'émigration en France* a été établie par le directeur de la Sûreté Générale pour le compte du ministère de l'Intérieur. Il a été publié en trois volumes chronologiques avec les césures suivantes : 1865-1874, 1875-1877, 1878-1881. D'emblée cet empan chronologique pose plusieurs questions.

Pourquoi 1865 comme année de départ ? Aucune réponse, mais une hypothèse. Le directeur de la Sûreté Générale qui rédige la préface du premier tome explique que les archives de son administration ont été « complètement détruites lors de l'incendie de 1871 », lié bien évidemment aux événements de la Commune de Paris, et qu'« elle a dû recourir aux documents existant dans les commissariats et les préfectures »¹³. On peut donc conjecturer sur l'absence de matériau à disposition des auteurs du document. En revanche, si l'administration centrale a pris soin de recueillir ces données, c'est probablement en raison de la forte poussée migratoire des nationaux au début des années 1870, une anomalie

¹² AN/F¹² 4889. Lettre du ministre de l'Agriculture et du Commerce au président de la chambre de commerce du Havre, 3 septembre 1874.

¹³ Ministère de l'Intérieur, *Mouvement de l'émigration en France, 1865-1874*, Paris, Imprimerie nationale, 1876, p. 5.

LE CADRE RÉGLEMENTAIRE DE L'ÉMIGRATION VERS LE CANADA

qui, comme on va le constater un peu plus loin, a mis en alerte les autorités administratives et politiques.

Il est également difficile, en l'état de nos recherches, de formuler une réponse pertinente en ce qui concerne le choix de ce découpage chronologique, de surcroît irrégulier, pas plus qu'à propos de l'arrêt de cette publication émanant du ministère de l'Intérieur après 1881. Seule une hypothèse peut être formulée sur ce dernier point, à savoir que la retombée progressive des départs à un niveau considéré comme normal a pu conduire les autorités à se désintéresser de la question. Plus encore, ce désintérêt officiel peut laisser transparaître une forme d'hostilité ambiante à l'encontre du mouvement d'émigration qui était accusé, un peu à l'image des capitaux français qui étaient investis à l'étranger, d'épuiser la substance de la nation. En témoigne la circulaire de Georges Clemenceau, alors ministre de l'Intérieur, adressée en août 1909 aux préfets. Elle constitue un parfait résumé des échos des difficultés de l'insertion des émigrés français au Canada, déjà évoquée dans une circulaire de février 1886. Dans ce texte, Clemenceau rappelle que la situation des « nationaux » dans ce pays au climat hostile n'a cessé de se dégrader pour toutes les catégories de secteurs socio-professionnels, à l'exception des agriculteurs installés dans le Nord-Ouest, qui possèdent des moyens financiers et matériels suffisants. L'objet de la circulaire consiste à faire savoir aux éventuels candidats au départ les épreuves qui les attendent et à inviter, par conséquent, les divers fonctionnaires placés sous l'autorité des préfets « à s'employer, par voie de conseils, toutes les fois que l'occasion s'en présentera, à détourner nos compatriotes de leurs projets inconsidérés d'établissement au Canada » (HAMELIN 2000 ; LINTEAU 2008).

Malgré les interrogations présentées ci-dessus, il n'en demeure pas moins vrai que le travail statistique accompli par le ministère de l'Intérieur présente des informations précieuses pour l'historien des migrations sur les dix-sept années qu'il couvre, comme on peut en juger par le nombre de rubriques, identique d'un tome à l'autre, qu'il propose. Mais cette source ne permet pas d'opérer des recoupements d'informations, concernant, par exemple, la profession, le département d'origine, l'âge, le sexe des émigrants ou encore les mouvements mensuels à destination du Canada. Les deux seules données croisées qu'ils livrent, pour ce qui nous intéresse, sont le port de départ et la destination des émigrants français – et non français – à destination directe du Canada. Car le document ne permet pas davantage de savoir le nombre d'émigrants ayant pu éventuellement transiter par les États-Unis pour se rendre ensuite au Canada. Après ces indications critiques sur la source, voici les premiers résultats qu'elle en mesure de livrer.

BRUNO MARNOT

Le choix du graphique semi-logarithmique s'explique par les écarts considérables de niveau entre les deux séries. Sur la période 1865-1881, l'émigration française à destination du Canada a représenté 1,5 % de l'émigration française totale (1 272 partants sur 86 290). En ce qui concerne cette dernière série, il s'est bien produit un soubresaut au début des années 1870. Le mouvement des Français vers le Canada a suivi la même trajectoire dans la durée, mais de manière plus accentuée et avec un pic légèrement décalé – de deux ans – puisqu'il s'est situé en 1874. On relève avec une certaine délectation que l'auteur du volume 2 explique en partie la baisse du mouvement de l'émigration de années 1875-1877 par le fait que « l'émigration vers le Canada a presque complètement cessé », ce qui laisse songeur quand on a constaté son caractère structurellement résiduel dans le mouvement d'émigration française jusqu'en 1881.

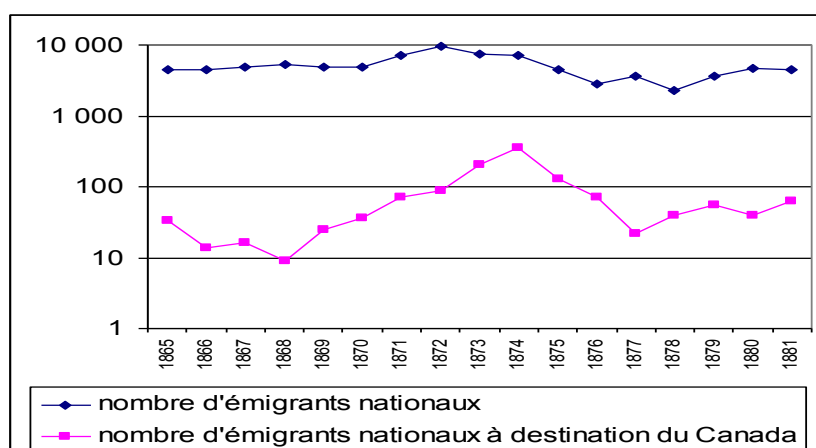


Figure 1 : Emigrants français vers le Canada entre 1865 et 1881

Source : Ministère de l'Intérieur, *Mouvement de l'émigration en France, 1865-1874*, Paris, Imprimerie nationale, 1876

La deuxième information concerne le choix des itinéraires et des ports d'embarquement à partir des enregistrements effectués par les commissariats de l'émigration (Le Havre, Bordeaux, Bayonne, Marseille, Belfort). Comme attendu, Le Havre a monopolisé l'embarquement des candidats français à l'aventure canadienne (presque 98 % des émigrants français enregistrés). Bordeaux n'a pratiquement rien représenté, Bayonne et Marseille rien du tout. On notera incidemment qu'à Belfort et au Havre, le nombre d'émigrants

LE CADRE RÉGLEMENTAIRE DE L'ÉMIGRATION VERS LE CANADA

étrangers fut plus bien important que celui des Français, même si les deux séries ont tendu à s'équilibrer au Havre à partir de 1879.

	Origine	1875	1876	1877	1878	1879	1880	1881	TOTAL
Le Havre	Français	118	55	22	39	56	39	63	392
	étranger	248	81	95	179	50	55	68	776
Bordeaux	Français	6	0	0	0	0	0	0	6
Belfort (vers Québec uniquement)	Français	4	16	0	0	0	0	0	20
	étranger	57	21	13	-	-	-	-	91
nombre d'émigrants nationaux à destination du Canada		128	71	22	39	56	39	63	1 272

Figure 2 : Lieux de départ enregistrés des émigrants français et étrangers à destination du Canada¹⁴ (lieux de résidence des commissariats de l'émigration)

Source : Ministère de l'Intérieur, *Mouvement de l'émigration en France, 1865-1874*, Paris, Imprimerie nationale, 1876

Conclusion

Ces deux sources, en particulier celle de la sous-série F¹², présentent également un intérêt par les informations incidentes qu'elles apportent à propos de l'état d'esprit pour le moins réticents des autorités françaises vis-à-vis de l'émigration des nationaux vers le Canada dont le « nombre [a] augment[é] d'une façon notable », comme le note le consul général de France à Québec en 1885, en raison du « développement prodigieux » du dominion qui « attire actuellement l'attention universelle »¹⁵. Ce même consul, le marquis de Monclar, poursuit en déclarant que les nouveaux arrivants « épuisent en peu de jours leurs ressources et en sont réduits, pour la plupart, à solliciter des secours et à reprendre souvent à pied la route de New York ». L'auteur préconisait par

¹⁴ lieu de départ non précisé pour la période 1865-1874

¹⁵ AN/F¹² 4889. Annexe imprimée à la lettre du 5 août 1885. Direction des affaires commerciales.

BRUNO MARNOT

conséquent de diriger plutôt les émigrants français vers nos colonies.¹⁶ Dix ans plus tard, l'état d'esprit des autorités consulaires français n'a pas varié d'un iota :

En résumé, la classe ouvrière et agricole ne doit pas se reposer d'une façon absolue sur les renseignements qu'elle reçoit d'agents d'émigration toujours plus ou moins intéressés [...]. C'est une grave erreur de penser qu'on peut trouver du travail dès l'arrivée sur les quais de Québec, de Montréal ou en descendant du chemin de fer à Winnipeg et dans les autres localités du Nord-Ouest [...]. Quant aux artisans, gens de professions, employés et autres, la plupart des métiers, des places et des professions sont déjà encombrés.¹⁷

Si l'on se réfère aux notions de *pull* et de *push*, familières aux historiens des migrations, on peut mesurer combien « vendre le Canada », pour reprendre l'expression de Corinne Marache, fût compliquée par l'attitude des autorités françaises qui pratiquèrent une sorte de *push* à l'envers en soulignant avec une belle constance le caractère répulsif de l'ancienne colonie française.

Bibliographie

HAMELIN, Maurice. 2000. *Raoul Dandurand, le sénateur-diplomate. Mémoires 1861-1942*. Québec, Presses de l'Université Laval p. 140-141.

LINTEAU, Paul-André. 2008. « Quatre siècles d'immigration française au Canada et au Québec ». Dans JOYAL, Serge & LINTEAU, Paul-André dir. *France-Canada-Québec, 400 ans de relations d'exception*. Montréal, Les Presses de l'Université de Montréal, p. 175.

¹⁶ AN/F¹² 4889. Lettre du ministre des Affaires Etrangères au ministre du Commerce, 13 octobre 1885.

¹⁷ AN/F¹² 4890. Lettre du consulat général de France du Canada, Montréal, 1^{er} juillet 1896.